

Der Yachmaster offshore bei Bernd Reese:



Als ich 2008 meinen Sportseeschiffer fertig hatte, war ich eigentlich durch mit dem Thema Prüfungen, von Pauken theoretischer Inhalte ohne Bezug zur Praxis hatte ich genug. Doch dann lernte ich Bernd und seine Yacht-Skipper-Akademie kennen. Neugierde und die Möglichkeit, Tidennavigation praktisch anzuwenden ließ mich das Sturm- und Skippertraining absolvieren, meine völlige Unkenntnis des Themas Bootsdiesel den Dieselpass zu machen.

Und nun, Dreitausend Segel- und Skippermeilen nach dem SSS stand ich also in Southampton an der Marina und war gespannt auf die kommenden 2 Wochen. Warum begeben sich mich doch wieder freiwillig in eine Prüfungssituation? Weil mir versprochen wurde, dass ich nicht nur für die Prüfung, sondern fürs Leben lerne, weil ich Tidennavigation weiter üben möchte, weil ich endlich wissen möchte, ob es stimmt, dass die englischen Scheine den unseren überlegen sind.

Die erste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten. Wie von Geisterhand gerufen stand Bernd vor mir und brachte mich an Bord der Lily of Hamble, einer Bavaria 50. Erwartet hatte ich ein 37-Fuß-Schiff. Erfreut nahm ich die Nachricht auf, zu einer Crew von Versuchskaninchen zu gehören, die in der ersten Woche das große und in der zweiten Woche das kleinere Schiff segeln. Um es vorweg zu nehmen – eine geniale Idee von Bernd. Die beiden Schiffe reagieren doch sehr unterschiedlich bei den verschiedenen Übungen und es war super, die Unterschiede so direkt nacheinander zu spüren und sich Gedanken darüber zu machen, wie man mit welchem Schiff eine Aufgabe angeht. Für mich hat dieser Versuch von Bernd einen ganz praktischen Bezug – diesen Winter werde ich eine Dynaquantum 50 skippern. Netter Nebeneffekt war natürlich der höhere Komfort der Lily gegenüber den kleineren Modellen.



Mit mir an Bord meine drei Mitprüflinge Fritz, Roland und Dirk, wobei letzterer nur in der ersten Woche bei uns war.

Der erste Höhepunkt des Tages war und blieb der morgendliche Wetterbericht, punkt halb acht saßen wir mit gespitzten Ohren und Bleistiften und schrieben akribisch mit. In den ganzen zwei Wochen haben wir eines nicht erlebt: typisch englisches Wetter. Zwar war es einmal morgens neblig und eine einzige Kaltfront zog eines Nachts über uns hinweg, ansonsten durften wir uns über eine recht stabile Hochdruckrandlage freuen, die fast immer Wind im Gepäck hatte und außer im Nachgang der Kaltfront auch freundliche Temperaturen. So konnte die dicke Fleeceunterwäsche doch im Seesack bleiben.

Der erste Vormittag war der Schiffsübernahme gewidmet, wir tauchten in alle Backskisten und Schapps und lernten so das Schiff kennen. Es folgte die Sicherheitseinweisung, jeder bearbeitete ein Thema, wobei wir uns schlussendlich nicht einig waren, ob ein Schiff mit 15 Öffnungen im Rumpf eigentlich schon als Sieb zu bezeichnen sei.

Das Mittagessen im hafennahen Bistro war die letzte Ruhephase für viele Stunden, denn nun ging es hinaus. Noch nicht auf's Meer, aber immerhin ein Stück den River Hamble hinunter. Wie fährt sich das Schiff, wie ist sein Wendekreis, lässt es sich gut steuern und aufstoppen, jeder konnte in Ruhe für sich die nötige Sicherheit gewinnen. Und dann kam der erste Aha-Effekt für mich, die Strömungen bisher eher als Feind gesehen hat, der gerne Manöver ruiniert. Ich lernte, sie zu nutzen, mir zu überlegen, welche Richtung sie nimmt und mit ihrer Hilfe und ganz wenig Motorkraft ganz sanft anzulegen. Von elegant möchte ich an dieser Stelle noch nicht sprechen, aber dafür hatte ich ja auch 2 Wochen Zeit.

Am späten Nachmittag lagen wir dann am Ponton – auch eine Besonderheit des Reviers, mitten im Flusslauf liegen nicht nur unendlich viele Mooringbojen, sondern auch Schwimmpontons ohne Landanbindung, an denen Schiffe längsseits festmachen. Ein Fährdienst ermöglicht die Verbindung zum Festland. Während es draußen dunkel wurde, ging es an die ersten „night pilotages“. Dahinter verbirgt sich die nächtliche Passage zu und Ansteuerung von Häfen. Raus aus dem River Hamble, Richtung Southampton in den River Itchen, unter der Brücke durch (wenn es passt), zurück am Hamble vorbei über den Solent nach Cowes. Jeder hatte ein Teilstück navigatorisch so vorzubereiten,

dass ein Blick in die Karte möglichst unnötig sei. Natürlich auch unter Berücksichtigung von Tidenströmen- und Höhen. Während wir über den Karten und dem Reeds brüteten, überraschte Bernd mit einer weiteren Qualität – er kann kochen.

Als wir losfuhren, war es stockdunkel und wie immer – die Vielzahl der Lichter ist erst einmal verwirrend, bis man die für einen selber wichtigen identifiziert hat. Ich war letzter Navigator und erster Rudergänger und bei uns allen lief die Übung ohne große Probleme, aber mit viel Herzklopfen. Erster Lerneffekt hierbei: die kartunenabhängige Vorbereitung der Strecke oder der Ansteuerung – wann sehe ich welches Licht und wo. Mit der richtigen Technik sind schon viele Unsicherheiten ausgeräumt.

Die anschließende Manöverbesprechung brachte einige der Besonderheiten des Solent zum Vorschein und auch den Grund, warum es als Übungsrevier kaum zu schlagen ist. Wo sonst findet man eine „precautionary area“, wer verankert aus lauter Tradition ein Feuerschiff, dass gleichzeitig rote Lateraltonne mit Ankerball ist, aber nachts ein weißes Feuer zeigt, wo zeigt eine rote Tonne „interrupted quick“ und eine grüne Tonne „very quick“? Und wo bitte gibt es soooooo viele Lichter auf so engem Raum (die Hintergrundbeleuchtung nicht mitgezählt)? Da muss man schon zählen und lesen können, um sich zwischen FI(2) und FI 2s nicht zu vertun.



Der Dienstag begann wie der Montag und alle folgenden Tage: erst Wetterbericht, dann Frühstück. Nach dem Großeinkauf verließen wir den Liegeplatz und übten Hafenmanöver. Die Mittelspring lag heute im Focus, eine meiner Lieblingsleinen. Und wieder galt es die Strömung zu beachten.

Vor Cowes liegen sie in größeren Mengen und um diese Jahreszeit weitgehend verlassen, die Mooringbojen. Ich kenne sie als Heckboje in schwedischen Häfen, die man im Vorbeifahren mit Bojenfanghaken einfängt. Nun bestand aber die Aufgabe darin, sie so anzufahren, dass man mit dem Bug festmacht, heute erst einmal unter Motor. Der erste Impuls, gegen den Wind anzufahren war hier völlig falsch, denn wer ist stärker, Wind oder Tide? Richtig, die Tide! Und die standen einander heute sehr gegensätzlich gegenüber. Nun kam die Weiterführung der gestrigen Lerneinheit, bei der wir die Strömung zum Anlegen nutzten. Nun, mit einer schönen Springtidenströmung von ca. 3kn unter uns, konnten wir etwas Herrliches üben – ferry gliding. Nicht, dass es gleich geklappt hätte, aber Spaß macht es. Und es vermittelt ein sehr gutes Gefühl für die Stärke der Strömung und die Reaktion des Schiffes.

Also, Richtung Mooringboje anfahren gegen die Tide, Kiel in der Strömung und nicht zu schnell. Sich einen Punkt an Land suchen an dem man abschätzen kann, wieviel Fahrt man über Grund macht, aufpassen, dass die Fahrt durchs Wasser zur Strömungsstärke passt, ist ebenso schnell wie die Strömung, klappt es nicht. Und dann geht das Spiel los, bei dem man den Kiel vielleicht 10-20 Grad zur Strömung stellt. Dies in die richtige Richtung und man bewegt sich seitwärts, als hätte man das beste Bug- und Heckstrahlruder. Kiel wieder gerade richten und schon hört die Seitwärtsbewegung auf – faszinierend, vor allem wenn man bedenkt, wie sanft die notwendige Motorunterstützung ausfällt.

Und danach, nicht einfach nur ranfahren, sondern die Boje mit eben jenem ferry gliding umkreisen – ohne sie zu berühren. Bei späteren Übungseinheiten mußten wir das Boot eine Minute lang in der pickup position halten, also Boje in ca. 1m Entfernung vom Stb. Oder Bb. Vorschiff, so dass das Lasso übergeworfen, oder der an der Boje befindliche Festmacher aufgepickt werden konnte. Und natürlich folgte die Übung auch rückwärts und unter Segel, sowie bei Tide gegen Wind, als auch beide aus einer Richtung.

Lasso auf dem Wasser? Unseres hat keine sich zuziehende Schlinge, aber geworfen wird es auch – es ist eine an beiden Bugklampen befestigte, vorne herumgeführte lange Leine, die vom Vorschiff aus so geworfen wird, dass sie sich über die Mooringboje legt, absinkt und um deren Ankerkette festkommt. Die Wurfbewegung erinnert an die Armbewegung eines Pastors, der seine Gemeinde

segnet, nur schneller. Damit gewinnt man Zeit, eine eigene Leine durch das am oberen Ende der Mooringboje befindliche Auge zu führen, denn man ist ja schon fest.

Zurück in den River Hamble führte uns das Versagen der Versorgungsbatterien, so kamen wir zu einer kleinen Verschnaufpause – dachten wir. Stattdessen galt es, neue night pilotages zu erarbeiten: wie kommt man nachts in den Newton River (unbeleuchtet), den Beaulieu river (teilweise befeuert), nach Yarmouth oder Lymington. Ich durfte mich später im Dunkeln in den Newton River vortasten. Wer die Einfahrt zur Dyvigbucht in der Dänischen Südsee kennt, kann sich die Aufgabe vorstellen. Mit dem Unterschied, dass wenn man durch die Einfahrt durch ist, es nicht breiter wird und die Wassertiefe weiterhin zu wünschen übrig lässt...

Beaulieu River ist als solcher zuerst auch nicht erkennbar, die Vorstellung und die Wirklichkeit klaffen hier – außer bei Niedrigwasser – auseinander. Man hat keine zwei Flußufer, an denen man sich orientieren könnte, sondern nur eine Wasserfläche mit Spieren betont.

Lymington ließ sich ganz gut an, wir waren aber froh nicht in die ganzen Tiefen des Hafens vordringen zu müssen, diese besahen wir an einem anderen Tag bei Licht.

Yarmouth wiederum bot einige Schwierigkeiten, ist doch das Richtfeuer kaum sichtbar und wenn überhaupt dann nur das Oberfeuer mit dem Fernglas und auch die Ansteuerungstonne hat keine große Reichweite. Da haben wir eine ganze Weile geknobelt, bis wir drin waren. Und dann steht auch noch eine gemeine Strömung in der Einfahrt, so dass die Fähren schräg hinein fahren (ferry gliding ☺). Ein Hafen, den man sich ohnehin sparen kann, sehr teure Liegegebühr und für Duschen zahlt man extra, was wir in keinem anderen Hafen erlebten. Trotzdem waren wir sehr froh, fest zu sein, war es doch schon nach Mitternacht und wir alle hundemüde.

Mittwoch durften wir ausschlafen, hurra. Fritz, der Held des Tages, kümmerte sich um den Wetterbericht, währenddessen wir so langsam aus den Kojen krochen und uns zu einem späten Frühstück zusammen fanden. Danach dann wieder eine Runde Hafenmanöver und Mooringbojenfangen. Während des Mittagessens an einer solchen wurden die Passagen für unsere Inselumrundung verteilt, Zielhafen Portsmouth. Aber natürlich war nicht nur das sichere Ankommen wichtig, sondern unterwegs möglichst viele Arten der Positionsbestimmung zu nutzen. Der gute alte Peilkompass, im wirklichem Leben fristet er meist ein freudloses Dasein in einer dunklen Ecke des Navitischen, war ständig im Einsatz. „Ausnahmsweise“ funktionierten unsere technischen Geräte GPS und Radar, die ja sonst gerne ungewöhnliche Fehler aufweisen. Roland war schlussendlich mit 7 verschiedenen Varianten (und das sind längst nicht alle möglichen) der Gewinner. Ich war froh, ein wenig mit dem Radar herumprobieren zu können, denn hiermit habe ich wenig Erfahrung. Wir genossen einen recht entspannten Segeltag, leider ließ uns abends der Wind dann im Stich und wir mussten Motoren. Die Nachtansteuerung von Portsmouth unter Nutzung des Durchlasses in der U-Bootsperre erwies sich als knifflig.

Der Donnerstag begann mit echtem Nebel, später simulierten wir ihn dann, um die blind navigation zu üben. Navigation ohne Kartenplotter, nur mit Hilfe von Tiefenlinien, Kompass und einer simulierten Sichtweite von unter 100m ist überflüssig? Völlig falsch: Ich stand im Frühjahr bei pottendichtem Nebel vor Figueira de Foz in Portugal und wollte rein, mir kamen zu viele dicke Pötte entgegen und ich hatte die Befürchtung, übergemangelt zu werden. Also drehte ich ab. Hätte ich mir die Tiefen zu Nutze gemacht, die die Dicken nicht mehr befahren, ich wäre zumindest vor ihnen sicher gewesen und hätte mich am Handelshafen vorbei mogeln können. Ich war einfach nicht auf die Idee gekommen.

Es ist beglückend, wenn man am Ende der Übung wirklich an der Tonne ankommt, die man im „Nebel“ gesucht hat. Eine saubere Tidenberechnung und ein guter Rudergänger sind hier Gold wert. Denn das Folgen einer Tiefenlinie ist gar nicht so einfach, wie es aussieht.

Den Freitagvormittag hätten wir wohl besser verschlafen, denn die Übungen von Hafenmanövern endeten bei uns allen in mehr oder weniger großen Katastrophen. Es war, als hätten wir noch nie ein solches Manöver gefahren...

Dafür machte es richtig Freude, die Nachtansteuerungen vom Dienstag heute mal bei Tag und wo möglich unter Segel zu absolvieren. Es ist immer wieder faszinierend, wie unterschiedlich man den gleichen Hafen bei Tag und bei Nacht wahrnimmt.

Nachmittags folgten dann die ersten MOB-Manöver mit Motorunterstützung. Zum ersten Mal in meinem Leben lernte ich ein Manöver, das sich auch für die Praxis anbietet. Zuerst einmal Ruhe ins Schiff bringen, einen Moment zum Durchatmen generieren und dann ganz kontrolliert und ohne Halse den „Mann“ in Lee aufnehmen. Weiterer Vorteil – man bleibt immer wenige Bootslängen entfernt und verliert den Verunfallten nicht so schnell aus den Augen.

Abends dann wieder bei Dunkelheit los, diesmal Richtung Hamble. Aber nicht einfach so, unser Kompass wies einen plötzlichen Defekt auf, Kartenplotter funktionierte natürlich auch nicht, es blieb nur der Handpeilkompass. Mit Hilfe zweier beleuchteter Tonnen achteraus erstellten wir eine Richtfeuerlinie, die mit dem Kompass gepeilt wurde. Je nachdem, wie die Peilung auswanderte, bekam der Rudergänger die Kurskorrektur angesagt. Hört sich einfach an – ist es aber nicht...



Der Samstag verging mit MOB-Manövern unter Segel, romantischem Ankern im Newton River zum Mittagessen und weiteren Blindnavigationsübungen.

Sonntag – Abschied von der Lily und Übernahme der Fleur de Lis, einer Beneteau 37. Wieder Abarbeiten der Übernahmeprotokolle, wir fanden alles, bis auf das Besteck. Das ist so gut versteckt, dass Charterer vor uns schon tagelang unterwegs waren, ohne es zu finden.

Wie schon mit der Lily übten wir auch hier zuerst das Bootshandling und segelten sie ein wenig, die Fleur kam uns richtig handlich und klein vor. Der abendliche Anleger war der Hit, am Ende der Boxengasse an ein schon an der Pier befindliches Schiff längsseits gehen. Dabei ist die Boxengasse ca. 2m breiter, als das Schiff lang ist. Aber mit der richtigen Technik klappte es wunderbar.

Die Wetter- und Frühstücksroutine blieb auf der Fleur dieselbe, danach dann raus aufs Wasser. Nächtens entstandene Riffe im Solent mussten durchfahren werden, imaginäre Punkte angesteuert und ein bestimmter Ankerplatz für das Mittagessen angefahren werden. Letzteres ging mir gründlich daneben, nutzte ich doch zur Peilung das falsche Schloss mit der falschen Tonne und landete prompt eine halbe Meile vom gewünschten Punkt entfernt. Das Mittagessen schmeckte trotzdem.

Nachmittags ging „Pamela“ wieder baden, die doofe Kuh sprang ständig über Bord und wollte partout unter Segel wieder eingefangen werden.

Der Dienstag war erst einmal dem Segeln an die Mooringboje gewidmet, ein gar nicht so einfaches Unterfangen. Wir brauchten alle eine Weile, bis wir das Prinzip und seine Variationen verstanden hatten und auch anwenden konnten.

Wieder waren plötzlich Riffe im Solent entstanden, die durchquert werden mussten. Und als es dunkel war, sollten wir unbeleuchtete Pfähle und Tonnen finden. Die stehen bestimmt ausschließlich für diese Übungen in der Gegend herum. Besonders erfolgversprechend sind hier wieder Tiefenlinien und Richtfeuerlinien.

Die Tage bis zur Prüfung wurden deutlich weniger, wir schauten auch tagsüber mal in Portsmouth vorbei und täglich wurden prüfungsrelevante Übungen gefahren, bis wir alle eine gewisse Routine entwickelt hatten. Bernd wies uns immer wieder auf kleine Besonderheiten hin und zeigte uns prüfungsrelevante Orte. Die Anspannung stieg.

Am Freitag bekamen wir nicht nur unseren Prüfer Allen an Bord, sondern auch Simon als Aushilfsskipper. Bernd musste sich um administrative Dinge kümmern. Simon ist nicht nur selber Yachtmaster-Ausbilder, sondern erwies sich auch als gute Seele, fröhlich und kompetent stand er als Crewmitglied zur Verfügung und versorgte uns den Tag über mit Tee, Kaffee, Lunch, Kuchen und allen sonstigen Annehmlichkeiten. Das war herrlich, konnten wir uns doch so völlig auf unsere Prüfung konzentrieren.



Der erste Ableger, für den ich mich freiwillig gemeldet hatte, lief alles andere als perfekt, welch ein Start in die Prüfung! Nun war ich nervös. Natürlich ging es gleich weiter mit verschiedenen An- und Ablegemanövern, vorwärts und rückwärts, mit unterschiedlichen Schwierigkeiten versehen. Jeder war mal dran und die anderen waren mit Umstecken von Leinen und Fendern gut beschäftigt. Meine Nervosität legte sich wieder etwas. Erst am nächsten Tag erfuhr ich, dass ich hier einen groben Fehler gemacht hatte.

Allen erwies sich als freundlicher und fairer Prüfer, der uns zwar unerbittlich die ganze Prüfungsordnung fahren ließ, aber ebenso Raum für Fehler gewährte. Dies ist DIE ganz wichtige Erfahrungen dieser Prüfung: Es geht nicht darum, in den zwei Tagen perfekt zu sein, sondern kompetent Lösungen für Anforderungen zu erarbeiten und umzusetzen. Es geht schlicht um das richtige Leben, um die Aufgabe eines Skippers, das Schiff, die Situation und die Crew zu jeder Zeit unter Kontrolle zu haben und auch auf plötzliche Veränderungen sicher und mit Weitsicht zu reagieren.

Während der zwei Prüfungstage fuhren wir jedes einzelne der geübten Manöver, jeder musste tagsüber und nachts Passagen navigieren, unbeleuchtete Pfähle finden, Riffe durchqueren und Ankerplätze unter Segel punktgenau ansteuern. Hafenansteuerung und Anlegeplätze bei Tag und Nacht standen auf dem Programm, wir mussten das Wetter erklären und unserem Motor die erforderliche Wartung zukommen lassen. Rules oft he Road waren ständig gefragt, denn im Solent sind sehr viele Schiffe und Boote unterwegs, vor allem an einem sonnigen Samstag. Aber natürlich kamen von Allen auch weitergehende Fragen. Dass wir schlussendlich alle bestanden hatten, ist natürlich umso schöner.



Mein persönliches Fazit: Es hat sich jeder einzelne Tag gelohnt! Ich habe wahrlich fürs Skipperleben gelernt, habe nun einige Werkzeuge mehr in der Kiste, die ich benutzen kann. Ich habe Sicherheit gewonnen im Umgang mit der Tide und der täglichen Arbeit mit dem Reeds und endlich ein MOB-Manöver, vom dem ich hoffe, es nie zu benötigen. Gerne gestehe ich der Seefahrernation England zu, ihre Segler besser auf die Wirklichkeit vorzubereiten, als es unser Scheinewesen tut und hoffe, dass eine zu erhoffende europäische Egalisierung der Ausbildung sich hier ein Beispiel nimmt!